LE CASSE PENSIONI E DI SOCCORSO

DISCORSO

pronunziato ai ferrovieri di Livorno

DAL MACCHINISTA

CESARE POZZO

La sera del 19 Luglio 1893.

LIVORNO
TIPOGRAFIA ITALO TARTUFARI
1893

Le ragioni che hanno consigliato le nostre associazioni ad iniziare tra gli interessati una agitazione perchè sia d'urgenza risolto il grave ed importante problema delle Casse pensioni, hanno una storia che, sia pur a larghi tocchi, bisognerà qui ricordare, se si vuole che il voto che sarete per dare sulla questione, provenga dalla conoscenza piena dei fatti, perchè sia espressione cosciente.

Le associazioni di previdenza dei ferrovieri italiani, avevano appena pochi anni di vita, allorquando un primo allarme, dato da uno studioso della materia, l'ing. Giovanni Crotti, avvisò che la Cassa pensioni delle ferrovie dell'Alta Italia, date le sue risorse e gl'impegni assunti verso gli associati, andava incontro a sicura rovina, se un provvedimento non fosse venuto a scongiurarne il pericolo.

Contrariamente al Crotti, il Comitato stesso che dirigeva la Cassa, contestava la conclusione pessimista, e osava asserire in contraddittorio, che le condizioni finanziarie dell'Istituto erano prospere.

Dinanzi al contrasto, l'illustre statista, comm. Besso, col conforto prezioso di diligenti statistiche, dimostrava alla sua volta il pericolo imminente cui andava incontro il sodalizio, quando non si fosse provveduto sollecitamente. Ma neanche l'autorevole dimostrazione del Besso, neppure la severità dei dati statistici, ebbero la virtù di richiamare alla realtà gli amministratori della Cassa pensione, i quali anzi, in una loro relazione accompagnante il Bilancio consuntivo delle gestioni del 1876, ripetevano che le condizioni finanziarie dell'istituzione, erano sufficienti agli scopi per cui era fondata.

Lunga fu poi la discussione perchè altri entrarono a renderla più larga e completa. Fra i contendenti, il cav. Fochesato, il cav. Castigliano e l'ing. Gelmi.

In un particolareggiato studio, il Gelmi dimostrava assai felicemente i pericoli cui andava incontro la Cassa pensione dell' Alta Italia

Era naturale che le polemiche che si erano fatte sulla questione delle risorse di questa Cassa pensioni, richiamassero l'attenzione degli amministratori delle Ferrovie Romane, Meridionali e Calabro-Sicule. Le prime indagini da loro fatte assicurarono che un pericolo nè minacciava la loro esistenza.

È in tale stato di cose che le Convenzioni proposte da Agostino Depretis e Francesco Genala, trovarono le Casse pensioni ferroviarie.

Il Governo, per rimuovere da una condizione pericolosa gli Istituti di previdenza dei ferrovieri proponeva un'articolo, che è il 35.o delle Convenzioni, concepito nei termini seguenti :

« Il concessionario avrà verso le Casse pensioni, le « Casse di Soccorso, la masse vestiario e le altre isti- « tuzioni concernenti il personale gli stessi oneri spet- « tanti alle Amministrazioni ferroviarie a cui succede « e della quale il personale rispettivamente appar- « tiene.

« Il concessionario dovrà dare opera al riordina- « mento delle Casse pensioni e di Soccorso e concor- « dare coi Comitati di dette Casse i provvedimenti oc- « correnti a far queste in grado di corrispondere agli « scopi per i quali sono istituite.

« Sarà provveduto come e da chi di ragione e dalle « competenti autorità alle occorrenti modificazioni degli « Statuti e dei regolamenti di dette Casse e della massa « vestiario : e potrà assere istituita una sola Cassa « pensioni e una sola Cassa di soccorso per la nuova « rete od anche per tutte le reti, rispettando i diritti « acquisiti dagli impiegati verso le medesime istituzioni « a norma dei regolamenti vigenti. »

« Per lo scopo medesimo sarà versato nelle Casse « stesse ogni anno una somma corrispondente al 2 0[0 « degli aumenti di prodotto lordo al disopra di quello

« iniziato, da prelevarsi sulla parte di prodotto lordo
« spettante allo Stato fino a raggiungere la somma che
« risulterà necessaria per colmare le insufficienze dei
« versamenti fatti anteriormente al 1 Gennaio 1885. »

« Inoltre dal cominciamento del presente contratto
« la quota di contributo ora pagata dalle Amministra-
« zioni ferroviarie alle Casse pensioni e di Soccorso sarà
« aumentata di due terzi, a carico del concessionario,
« per servire, insieme all' aumento di contributo che
« gli impiegati inscritti nelle Casse medesime potran-
« no essere chiamati a versare a termini dei regola-
« menti, ad assicurare in futuro lo adempimenio degli
« obblighi delle Casse medesime. »

Nel dicembre 1889, e cioè più di tre anni da
che era in vigore la legge, con ordini di servizio
delle rispettive Compagnie, venne annunciato al
personale che in « adempimento al disposto dell'art. 35
del capitolato annesso alla legge delle Convenzioni
essendo *stato accordato tra le competenti autorità* —
esluso così, CHI DI RAGIONE — il testo di uno Sta-
tuto unico di Cassa pensioni sarebbe andato in vi-
gore il 1 Gennaio 1890.

Contemporaneamente il personale veniva avvi-
sato che gli impiegati e gli agenti che al 30 giu-
gno 1885 partecipavano alle Casse pensioni delle
cessate Compagnie, avevano facoltà di scegliere fra
i vecchi ed i nuovi statuti.

Il termine utile p l compimento di tale diritto,
era fissato al 30 giugno 1890.

L' esito della votazione dimostrò che la grande
maggioranza del personale era contraria ai nuovi
statuti.

L' espressione ostile del personale non la si puó
considerare una rivalità irragionata. Fu invece espres-
sione del pensiero che dominava dopo che tutti
avevano capito che nel riordinamento degli statuti
mancavano i naturali rappresentanti del basso e più
numeroso personale, perchè non essendosi tenuto
conto che le Convenzioni creavano un nuovo or-
dine di rapporti fra le Casse e il personale, si
persisteva ad escludere dal diritto suo, di ammini-
strare Istituti di cui è parte utile e indispensabile,

perchè erano mantenute negli statuti delle misure disciplinari che colpiscono l'impiegato e l'agente, non il socio, infine, perchè nelle pubblicazioni che, in quei giorni videro la luce intorno alla questione nelle riunioni e nei comizi di ferrovieri, si era sempre concluso, che l'approvazione del nuovo Statuto venisse energicamente e solidalmente respinta.

Invano gli eunuchi delle Compagnie e i *gros bunet*, spesero parole di sollecitazione ma caddero nel vuoto perfino le apologie erette dai commendatori Lampugnani e Cornetti, esortanti i ribelli che non volevano e non vollero votare pei nuovi statuti.

Invano il tempo utile per optare fu ripetutamente differito e inutilmente è tuttora aperto.

È questo, bisogna dirlo forte, il primo e, pur troppo, il solo, l'unico anzi, atto di spontanea solidarietà che i ferrovieri italiani abbiano fin' ora avuto l'ardire di compiere.

Ed è l'unica questione, questa delle Casse pensioni, cui siano riusciti a dare del filo da torcere, alle Compagnie e allo stesso Governo.

Ma la questione non è tutta lì. Essa s'intreccia e si complica, col *deficit* di 44 milioni, *deficit* recentemente constatato da una Commissione governativa; e con la necessità omai incontestabile di far riconoscere il diritto nostro, quello di partecipare, mediante rappresentanze elette da noi, all' amministrazione delle Casse pensioni e di soccorso.

Perchè, bisogna pur dirlo, anche le Casse soccorso sono vicine alla loro rovina.

Da che ha origine il deficit?

Ha origine dal fatto che gli oneri componenti le risorse di questi Istituti, sono al disotto dei benefici che sono accordati agli associati nei vari casi di malattia, di ferite, d' inabilità, di vecchiaia ed ai superstiti dei soci defunti.

Ma se queste cause si fossero manifestate oggi, io non oserei condannare alcuno.

Poche prove, indizi, cifre, ed esempi avevamo alcuni anni addietro, per stabilire una

qualunque responsabilità a persone che dovevano istituire delle grandi Società, destinate ad accogliere un gran numero di lavoratori che sarebbero andati acquistando vari e diversi diritti, pel solo torto che sono stati ottimisti.

Ma noi la colpa la troviamo nella persistenza di negare la verità delle cose dette provate matematicamente dal comm. Besso. Uno statista d'alto valore, giustamente stimato, apprezzato da quanti s'interessano di Istituti come quelli di cui si parla.

La colpa, imperdonabil colpa, io la constato nel fatto, che nessun provvedimento, fra i pochi che son stati presi, in questi ultimi anni era all'altezza del male; io condanno le Compagnie e il Governo che trascurarono che il personale fosse rappresentato nel Comitato ricostruttore delle Casse, io li condanno entrambi, per non aver frenato nella corsa, il deprezzamento del capitale sociale, perchè il male più facilmente si cura all'inizio che al suo periodo acuto.

Però, siccome questa condanna non risolve le due questioni che ci occupano, vediamo, allo stato delle cose, quali provvedimenti sono parsi necessari ai ferrovieri, quali al Governo espressamente ufficiato.

La *Società macchinisti e fuochisti*, la prima e la sola associazione che abbia portata a conoscenza del personale la complessa questione delle Casse pensioni, la prima che nel 1884 inviasse su questo tema, delle proposte al Parlamento, la prima e la sola, che con dispendio ingente di danaro e sacrificio dei migliori suoi soci ha volgarizzata, popolarizzata, resa domestica la importante questione, quella che ebbe il pensiero di sottoporre ai nostri più valenti giureconsulti, la questione delle rappresentanze del personale nei Comitati delle Casse, ha anche avvicinato rapidamente, nell'interesse comune, la soluzione della questione.

Il *deficit*, secondo la constatazione di una Commissione governativa, sale a 44 milioni.

Sempre secondo questa Commissione, dovrebbe riempirsi mercè i seguenti provvedimenti:

1. venga istituita una tassa sui biglietti di viaggio gratuiti ed a prezzi ridotto;

2. siano portati *a sconto del disavanzo* E FINO ALLA SUA ESTINZIONE il prodotto della tassa d'ingresso nelle stazioni; quello della tassa sui biglietti ora accennata e l'altro delle *somme a disposizione*, congiuntamente al versamento legale del 2 per cento;

3. sia prolungato di 5 ANNI il limite di età e di compartecipazione per avere diritto alla quiescenza e conseguentemente alla pensione;

4. siano dal Governo designati annualmente tre compartecipanti delle Casse con incarico di rivedere i bilanci e con diritto di assistere, con voto consultivo, alle sedute dei Comitati;

5. le parole « *per misura amministrativa* » dell'art. 10 § *C* siano sostituite colle parole: « per disposizioni amministrative in base ai regolamenti in vigore »;

6 le pensioni liquidate siano pagate a *rate mensili* posticipate, e non, come attualmente, a *rate bimensili*.

Di fronte ad una Commissione governativa che oblia la lettera e lo spirito informatore dell'art. 35 delle Convenzioni e aiuta-poverina! - come può e sa, a escludere da ogni responsabilità di pagare colui che gli paga generosi stipendi e gratificazioni, noi opponiamo l'art. 35 il quale dice chiaramente come *da chi e con qual mezzo sarebbe stato provveduto al pareggio del disavanzo delle Casse* che sarebbe risultato al 31 Dicembre 1884 per l'insufficienza dei contributi corrisposti anteriormente a quella data sia dai compartecipanti, sia dalle Amministrazioni Ferroviarie; e si prescriveva eziandio che fosse provveduto « *come e da chi di ragione e dalle competenti autorità* » alle occorrenti modifiazioni «degli Statuti e dei Regolamenti di dette Casse », affinchè quest'ultime, coi provvedimenti *finanziari* concordati fra il Concessionario *siano poste in grado di corrispondere agli scopi per i quali sono costituite.*

Di fronte ad una Commissione che dimentica non solo la legge, ma che il maggior numero di com-

partecipanti è stato escluso dall'amministrare le Casse e pur li chiama a pagare le conseguenze degli errori altrui, la cosa assume tale un carattere d'ingiustizia che non si è mai veduto l'eguale e contro il quale gli interessi dei ferrovieri e la nostra dignità ci suggeriscono di sdegnosamente respingere e ci consigliano a dichiararci estranei al *deficit*.

La partigianeria della Commissione governativa è palese. Nelle sue considerazioni sui rimedi, essa asserisce che il 2 0[0 sull'aumento del prodotto lordo oltre che deve andare ad aumentare le risorse delle Casse, l'iniziale non é, matematicamente, sufficiente a colmare il *deficit* presente e futuro e trova un rimedio solo in riforme che colpiscono il personale, non il Governo che non ha saputo trovare un cespite rispondente allo scopo cui il 2 0[0 del prodotto lordo veniva destinato.

La Commissione parla di una tassa sui biglietti di viaggio gratuiti e a prezzo ridotto, come di un provvedimento per colmare il *deficit*. Non dice, di quali biglietti parla; ma tutti hanno capito che si tratta dei soli biglietti dei ferrovieri.

E la partigianeria fa qui capolino più che mai, perchè a prezzo ridotto viaggiano in Italia tutti, all'infuori dell'operaio e del contadino.

Ve ne dò la prova. Secondo una disposizione delle tariffe, compresa, se la memoria non mi tradisce, nelle Convenzioni, hanno diritto alla riduzione del 50 0[0, la Casa Reale, i ministri, i senatori, i deputati gli impiegati dei varii ministeri, i preti, le monache le educande ecc.

Gli ufficiali dell'esercito - per render loro meno penosa la vita! - pagano appena il 25 0[0. Impiegati civili, veterani, soci del Club-alpino hanno le loro brave riduzioni. E son tutta gente codesta che viaggia con bagagli e cani. E la Commissione governativa non li comprende nella nuova tassa!

Ho giustizia umana, dove, dove, dove sei andata tu? E non basta: La Commissione dice che bisogna prolungare di 5 anni il limite di età e di comparte-

cipazione per aver diritto alla quiescenza e conseguentemente alla pensione.

Ebbene, noi tutti sappiamo che dall'assunzione dell'Esercizio ad oggi, le Compagnie hanno incoraggiato gli anziani che pur non avevano ancora compiti gli estremi stabiliti dagli statuti tuttavia in vigore e che sono inferiori a quelli proposti, ad abbandonare il servizio mediante premi. E per incoraggiare questo sistema, sono stati elargiti a molti dei premi cosidetti di buona uscita.

Vorrebbe dunque dire, che in questo punto, da noi osteggiato, la Commissione è in opposizione con le Compagnie. Vuol dire che, su questo punto, noi che si opponiamo alla proposta irragionevole, saremo una volta tanto loro alleati!

Ma vi è di più. Ho dato uno sguardo fuori del nostro disgraziatissimo paese, ed ho veduto che le più grandi Compagnie ferroviarie francesi quelle dello Stato, dell'Est e la P. L. M. stabiliscono il diritto di penzione tal quale lo abbiamo noi in vigore, cioè 50 anni d'età e 20 di servizio e nessnna delle altre lo spinge ai limiti stabiliti dalla Commissione governativa.

Inoltre l'aumento di cinque altri anni di servizio arrecherebbe conseguenze gravi alla già lenta carriera del personale e aumenterebbe il già troppo grande numero dei disoccupati nel paese.

Mezzo secolo fa, e cioè appena posto fine alle guerre per l'indipendenza d'Italia si è provveduto alla viabilità ferroviaria che è tanta parte di progresso e di civiltà in un libero paese, costruendo vie ferrate, aprendo valichi, che facilitassero le industrie ed i commerci coll'interno e coll'estero.

Coll'aumento delle linee, aumentava il commercio e fioriva l'industria e lo scambio dei prodotti più rapido, divenne altresì intensivo.

Di qui l'aumento di anno in anno di vagoni, di locomotive, di conseguenza di personale. E così per circa 70 anni accelerò lo sviluppo sulle vie ferrate e, in questo bisogno continuo di un maggior personale sempre nuovo, e perciò giovane, sano,

robusto, capace di un massimo sviluppo di lavoro, si trovò modo di facilitargli la carriera e di migliorarlo assai facilmente nelle mercedi e nel trattamento in genere.

Oggi le costruzioni sono poche e quelle poche procedono assai lentamente per mancanza di fondi.

Inoltre molto personale è invecchiato e gli pesa la fatica. D' altra parte non si risolve ad andare in pensione, perché la somma che gli sarebbe liquidata, è esigua e quindi insufficiente alla vità.

Poi ci sono i giovani con dinanzi la prospettiva di una carriera lenta, arenata.

Non si fanno nuove linee, il protezionismo chiude le barriere allo scambio dei prodotti, il commercio e l' industria languono, e le condizioni del personale sono stazionarie o quasi.

Uniche valvole progressive, alla carriera dei ferrovieri sono: la mortalità e le pensioni. Poca cosa invero, per un numero grande di impiegati, pel bisogno del loro miglioramento. Poca cosa, a cui un riparo simpone.

Vuol dunque dire che sotto il punto di vista dello scopo cui devono rispondere le Casse, sotto quello della carriera, della disoccupazione e del buon servizio, la proposta della Commissione deve essere respinta.

Nel fare queste ricerche, mi sono accorto ancora che in Francia si segue un'altro sistema per alimentare le risorse degli Istituti di provvidenza dei ferrovieri.

Sola fra tutte, la Compagnia esercente la linea ferroviaria Parigi-Orleans, provvede interamente, con fondi propri, alla pensione del suo personale, e, poichè mostra di interessarsi seriamente di esso, gli accorda di scegliere fra la rendita vitalizia corrispondente alla pensione, ed una rendita minore colla riserva del capitale.

E si capisce. Gli amministratori della Paris-Orleans hanno capito che questi oneri li paghi interamente o in parte il personale o la Compagnia, dovranno sempre uscire dalle casse delle ferrovie.

Siccome il prodotto dell'esercizio delle strade ferrate è il prodotto del lavoro dei ferrovieri, leviamolo - hanno detto gli Amministratori - direttamente da esso prodotto e passiamo quella parte che è necessaria alle Casse pensioni.

Così, devono aver ragionato quegl'Amministratori.

Lo si arguisce anche dalla seguente disposizione facente parte dello Statuto di quella Cassa pensione.

« Quando a titolo di interesse e dividendo, al totale
« delle azioni viene attribuita una somma di 20 milioni,
« sul di più dei prodotti, levasi il 15 0|0 da ripartirsi
« dal Consiglio d'amministrazione fra gli impiegati della
« Compagnia, in proporzione dei rispettivi stipendi ed
« in ragione dei servizi prestati, secondo la somma sta
« bilita dall'Assemblea Generale.

« Quando viene attribuita una somma di 29 milioni,
« il prelevamento, da farsi sui prodotti netti eccedenti,
« è ridotto al 10 0|0; e quando al totale delle azioni viene
« attribuita una somma di 32 milioni, il prelevamento
« sui prodotti netti eccedenti è ridotto al 5 0|0. »

Seguendo questo sistema, la Commissione governativa avrebbe cercati altrove, e non nelle misere mercedi del personale, non nel maggior sacrificio delle sue fisiche prestanze, le risorse occorrenti alle Casse pensioni. Le avrebbe trovate cioè nel dovere del Governo e delle Compagnie.

So che negli Statuti della Società ferroviarie italiane e più particolarmente all'articolo n. 58 per la Mediterranea e nel corrispondente per l'Adriatica e la Sicula, come quelli che riguardano i dividendi degli utili netti e gli emulamenti assegnati alle cosidette medaglie di presenza di cui parlano speciali regolamenti, sono informati ad un criterio diametralmente opposto a quello applicato pel personale della Parigi-Orleans.

Dimostrato così che la « vittima » é sempre il proletario, se esso s'acquieta alle disposizioni della cosidetta borghesia, dichiarandoci, come hanno fatto le nostre Associazioni, estranei al *deficit* non solo, ma provvedendo perchè cui spetta lo colmi, passiamo alla seconda questione, quella delle rappresentanze

elettive del personale nei Comitati delle Casse pensioni e di soccorso.

La questione ha origini antiche. Già nel 1884, per iniziativa della *Società macchinisti e fuochisti* delle ferrovie dell'Alta Italia, alla quale si associò la consorella del Personale Viaggiante, venne sottoposta ai deputati questa necessità delle rappresentanze del personale.

Visto però che i lavori di riordinamento delle Casse pensioni e di soccorso era intrapreso senza la loro presenza, che i nuovi Statuti erano messi in vigore, ad onta dell'espressione avversaria del personale fatta col diritto d'opzione, che i ferrovieri subivano la trattenuta stabilita dagli statuti nuovi e sentite le risposte che i Direttori comm. Mazza e Borgnini hanno data a me, Pozzo, quando li ho interpellati, la Società si è rivolta per consiglio ai più valenti giuristi del nostro paese.

Il prof. Cogliolo, il prof. Ferri, ed altri non meno valenti, fra quali ricordo con riconoscenza Bissolati, ci dissero che la ragione era con noi, che il nostro diritto era violato.

Ferri e Bissolati, ma più energicamente e saviamente quest'ultimo, ci dicevano che la vittoria dei ferrovieri sta tutta nel farci una coscienza più forte del nostro diritto: una coscienza più chiara delle cause per cui il nostro diritto è conculcato.

Le condizioni intellettuali dei ferrovieri non sono, sventuratamente, ancora a così alto livello, e la *Società macchinisti e fuochisti*, fece del suo meglio, coi mezzi che ha, per lottare contro gli ostacoli che incontra, perchè la questione proseguisse.

L'art. 35 delle Convenzioni dice che « Sarà provveduto come e da chi di ragione e dalle competenti autorità alle occorrenti modificazioni degli statuti e dei regolamenti delle Casse pensioni e di soccorso » mentre negli ordini di servizio coi quali si comunicava l'applicazione dei nuovi statuti, era detto che erano stati « concordati fra le competenti autorità » quindi escluso « chi di ragione » mentre nel fatto, il personale era lasciato in disparte.

Di quì, la necessità di accertare se la frase « da chi di ragione » si riferisse al personale. Questa pratica fu affidata a me.

Alla mia domanda il ministro dei lavori pubblici volle innanzi tutto spiegare le ragioni che lo obbligarono a riassumere in una frase indeterminata, i diritti acquisiti al Governo, alle Compagnie ed al personale - ragioni di studi cui mançava il tempo per fare. Ma diede la più larga assicurazione che le parole « *da chi di ragione* » sottointendono il personale che partecipa alle Casse.

Poi, forse impressionato dal carattere acuto cui la questione poteva prendere dopo la sue parole, offrì di studiarla per interporsi presso le Compagnie per un componimento amichevole col personale.

Il risultato di questo tentativo, lo apprenderete dal seguente biglietto del ministro Genala e che è ora nelle mie mani.

Deputato C[illegible]

« La Commissione per la Revisione degli Statuti delle Casse di previdenza del personale ferroviario ha fatto una ben diversa proposta da quella riferitale dal sig. Pozzo.

« I tre sindaci chiamati a vigilare l'Amministrazione delle Casse non sarebbero scelti al difuori del personale interessato, ma fra i partecipanti stessi.

« Debbo però aggiungere che ancora il governo non ha preso alcuna decisione sulle riforme, in attesa delle deliberazioni dei Comitati.

« Mi creda, con distinta considerazione

Vostro -- GENALA

« Roma, maggio 1893. »

Rese di pubblica ragione, com'era dovere della Società cui sono membro, tutte queste cose, man mano che si compivano, esse sono passate al dominio pubblico. L'*Associazione di risparmio* le ha raccolte e meditate e ha presa poi la risoluzione di adunare nel gran salone del Ristorante cooperativo in Galleria, i ferrovieri residenti a Milano ed i rappresentanti e delegati dei *conduttori di locomotive* e dell'*Unione ferrovieri* che trovavansi colà in occasione della loro assemblea annuale.

Esposte chiaramente, più che io non sappia fare, tutte le cose da me accennate e altre che, forse, ho dimenticate, la numerosa assemblea milanese, dopo averla saviamente discussa, votò una risoluzione che si compendia così: dichiarare estranei al *deficit* i ferrovieri: eleggere un Comitato perchè provveda perchè cui spetta lo colmi: perchè, infine, le rappresentanze del personale entrino in funzione.

Fu, in seguito, nominato un Comitato centrale composto di Viganò, ing. Gasparetti e Floriani per l'*Associazione di risparmio.* - Pozzo Cesare, Manfredi Carlo e Segaturi per l'*Associazione macchinisti e fuochisti.* - Branconi Emanuele, Fontana Ulderico e Alfieri Santino per l'*Unione ferrovieri italiani.* - Colombarini Icilio e Anderwill per il *Fascio ferroviario italiano* (Sede Generale). - Gambuzzi Edgardo per l'*Associazione impiegati civili* di Milano. - Della Torre per l' *Unione impiegati privati* di Milano.

Esso, ha alla sua volta nominata nel suo seno, una Commissione esecutiva incaricata di studiare le proposte più pratiche per la soluzione dell' arduo problema, di mandare ad effetto le deliberazioni che verranno prese e di guidare il movimento.

É composta di Branconi Emanuele, Ing. Gasparetti, Pozzo Cesare, Anderwill, Gambuzzi, Della Torre, e Floriani.

Questa Commissione ha diramata una circolare in tutti i principali centri d' Italia ai rappresentanti delle Associazioni aderenti, affinchè si pongano d'accordo e dentro il corrente mese indicano delle riunioni fra tutto il personale ferroviario per discutere e votare l' ordine del giorno che fu approvato nella riunione di Milano.

I rappresentanti locali delle nostre Associazioni hanno adunato voi per domandarvi se, dopo quanto vi ho fatto noto, accettate le riforme che la Commissione governativa propone o se vi dichiarate solidali con le Associazioni nostre, che sono il nostro baluardo, la nostra difesa, nelle quali stà, se le renderemo numerose di soci e forti, il nostro miglioramento avvenire.

(Le eloquenti esclamazioni dell'assemblea delineano rettamente che i convenuti sono perfettamente solidali coi compagni di Milano).

Non ho finito: brevi parole ancora sull'andamento delle Casse soccorso.

Nel riordinamento dei nuovi statuti, nuovi soccorsi, sono stati aggiunti a quelli vigenti nei vecchi statuti. Fra i più notevoli, il pagamento delle prime 3 giornate di malattia e dei sussidi continuativi.

Queste riforme, con altre che tornano all'interesse delle Compagnie, come ad esempio, i febbrifughi e i feriti in servizio, pagati con le risorse della Cassa, hanno portato nel bilancio sociale, poco meno che la rovina.

Sento uno che dice: Noi delle *Romane*, ci abbiamo rimesso. Il nostro assegno giornaliero di quiescenza era prima a lire 4.50; ora è ridotto a sole lire 2. 50.

E questo lamento è giusto.

Ad onta di ciò, secondo un recente studio dell'ing. Crotti, le condizioni della Cassa soccorso della Mediterranea, sono le seguenti: Col 1 Gennaio 1892 il disavanzo della nostra Cassa soccorso ammonta a 12 milioni, ossia a quanti ammonta la riserva occorrente per gli agenti in servizio.

Riportando tale disavanzo al 1 Gennaio 1894, vi ha cogli interessi un disavanzo di 12.000 000 moltiplicato 1.045 uguale a L. 13.000 000 circa al quale bisogna aggiungere la passività di L. 150.000 circa avutasi nel bilancio delle spese di carattere annuale del 1892, ed altrettanta passività per l'anno corrente, cosicchè al 1 Gennaio 1894 il disavanzo totale della Cassa soccorso sarà di L. 13.300.000 a far fronte al quale occorre la rendita di L. 13.300.000 moltiplicato per 0.045 uguale a L. 600.000 circa; a cui aggiungendo il disavanzo delle spese di carattere annuale che ammonta a L. 150.000 si ha l'occorrenza di una rendita annua di L. 750.000.

Volendo fare un sommario apprezzamento di quello che accadrebbe se, lasciando continuare lo

stato attuale di cose, non prendesse alcun provvedimento, si fanno all'uopo le seguenti considerazioni:

Il capitale esistente al 1 Gennaio 1892 è scemato durante l'anno 1892 di L. 80 mila. Si aggiunga che la spesa dei sussidi continuativi dovrà aumentare ancora per molti anni con un incremento annuo certamente non inferiore a quello delle L. 150 mila, verificatosi dall'anno 1890 all'anno 1891 e da questo al 1892.

Non volendo vendere i titoli costituenti i capitali del Consorzio, bisognerebbe contrarre i seguenti debiti:

Anno				Totale
Anno 1892	L.	80.000		Totale L. 80.000
» 1893	»	80.000	più 150.000	» » 230.000
» 1894	»	230.000	più 150.000	» » 380.000
» 1895	»	380.000	più 150.000	» » 530.000
» 1896	»	530 000	più 150.000	» » 680.000
» 1897	»	680 000	più 150.000	» » 830.000
» 1898	»	830.000	più 150.000	» » 980.000
» 1899	»	980.000	più 150.000	» » 1.130.000
				Totale L. 4.840.000

Le quali cifre ci assicurano che le condizioni cui versa la Cassa soccorso della Mediterranea sono semplicemente disastrose.

Se consideriamo che simile è la condizione delle sue consorelle dell'Adriatica e della Sicula, sarà facile capacitarsi che i ferrovieri delle grandi Reti, si trovano tutti nelle identiche condizioni di fronte ai due Istituti di cui vi ho parlato e di fronte alle quali i nostri compagni di Milano considerando:

« che il riordinamento delle Casse pensioni, invece che da chi di ragione è stato còmpito degli alti impiegati delle Compagnie;

« che questi istituti continuano a funzionare come mezzo coercitivo e disciplinare contro i partecipanti;

« che il basso e più numeroso personale — contrariamente all'Art. 35 del Capilolato delle Conven-

zioni — è escluso dai Comitati direttivi degli istituti stessi;

« che tutte le associazioni di qualunque natura e scopo riconoscono nel socio il candidato che può essere scelto a dirigere e a sorvegliare l'azienda cui fa parte;

« che il *deficit* di 44 milioni, constatato dal Governo come dalle Compagnie, ha fatto nascere nel personale dei timori che solo le sue rappresentanze elettive nei Comitati potranno dissipare;

« che, infine, le Compagnie ferroviarie non possono e non debbono sottrarsi alla legge comune; votarono il seguente ordine del giorno:

I ferrovieri

a) si chiamano estranei al *deficit* delle Casse pensioni e soccorso;

b) domandano che il *deficit* stesso venga sollecitamente accertato e che governo e compagnie stabiliscano i modi e le epoche di pagamento, per modo da assicurare il funzionamento degli istituti di previdenza;

c) domandano inoltre di partecipare in ragione almeno dei contributi al riordinamento delle amministrazioni delle Casse;

d) deferiscono ad un Comitato, costituito dai rappresentanti di tutte le associazioni fra agenti di ferrovia, di ottenere alle presenti deliberazioni, l'adesione di tutte le Società e gruppi di agenti ferrovieri;

e) danno mandato al Comitato stesso di valersi di tutti quei mezzi che reputerà necessari per raggiungere gli scopi sopraindicati.

Dichiarata aperta la discussione sull'ordine del giorno, l'assemblea dimostra il desiderio di passar subito ai voti.

Dopo prova e controprova l'ordine del giorno è approvato all'unanimità.